KORRESPONDENT

HANDLOWY, PRZEMYSŁOWY I ROLNICZY

Korrespondent Handlowy Przemysłowy i Rolniczy, wychodzi dwa razy na tydzień przy Gazecie Warszawskiéj.

Dnia 15 Kwietnia N 29. Roku 1846

MAGISTRAT MIASTA WARSZAWY.

Rada Administracyjna Królestwa, po wysłuchaniu złożonych sobie przez Kommissje Rządowe Spraw Wewnętrznych tudzież Przychodów i Skarbu wyjaśnień i wniosków: w przedmiocie ustosunkowania opłat za plomby fabryczno-administracyjne z uwagi na to:

Iż opłata za plombę przyczepianą do wyrobków krajowego pochodzenia od roku 1823 do 1841 po kopiejek 3 pobierana, po zniżeniu jéj na pół kopiejki nie wystarczała na pokrycie odnoszących się do niéj wydatków; że uiszczanie jednostajnéj opłaty za wspomnioną plombę nie odpowiada stosunkowi zachodzącemu między jednym a drugim wyrobem pod względem ich wartości lub jakości.

Decyzją z dnia 22 lutego (6 marca) roku bieżącego Nr. 1529 postanowiła trzy rodzaje plomb wyrobkowych, przy zachowaniu dotychczasowych plomb pakowych, a mianowicie:

1. Plomby trzy kopiejkowe kształtu okrągłego, któremi opatrywane być mają:

a) Wszelkie wyroby łokciowe w całych sztukach, garniturach, tuzinach lub pół tuzinach cechowane, wartość większą nad dwa ruble srebrne mające:

b) Wyroby miedziane przeszło sześć funtów ważące.

c) Wszelkie inne przedmioty fabryczne i rękodzielnicze pojedynczo cechowane, wartości większe od dwóch rubli srebrnych.

2. Plomby półtora kopiejkowe, kształtu owalnego, którym ulegać winny.

d) Wyroby kotlarskie od trzech do sześciu 6 funtów włącznie ważące.

e) Wszelkie wyroby w kawałkach w mniejszych wymiarach, lub w pojedynczych sztukach plombowane, wartości większéj od jednego rubla srebrem do dwóch rubli srebrnych włącznie.

3. Plomby pół kopiejkowe kształtu czworogrannego, któremi opatrywane będą:

f) Wszelkie tkaniny mniéjszéj objętości i wartości do jednego rubla srebr. włącznie.

g) Tasiemki paczkami plombowane wartości jak od funta.

h) Pończochy i tym podobne wyrobki parami cechowane:

i) Rękawiczki i szelki parami plombowane:

k) Wszelkie inne przedmioty rękodzielnicze, wartości jednego rubla srebr. nieprzechodzące.

Magistrat więc w dopełnieniu Reskryptu Kommissji Rządowéj Spraw Wewnętrznych i Duchownych pod dniem 23 marca (4 kwietnia) r. b. Nr 2825/1123 w téj mierze wydanego, powyższe Postanowienie Rady Administracyjnéj, dla zastosowania się, podaje niniejszém do wiadomości Przedsiębierców Fabryk i Rzemieślników, tak do Zgromadzeń Rzemieślniczych należących, jakoteż i Professje za Konsensami Magistratu sprawujących.—w Warszawie dnia 26 marca (7 kwietnia) 1846 roku.

Prezydent Rzeczywisty Radca Stanu *Graybner*.

Naczelnik Kancellarji, *G. Jabłonkowski*.

NOWA PRZYSZŁOŚĆ JAKĄ SYSTEM DRÓG ŻELAZNYCH ZAPOWIADA ROLNICTWU i PRZEMYSŁOWI.

(Dokończenie).

Mieszając tak rękodzielnie i folwarki, a przypuszczamy zawsze że machina parowa służy im za motora i *ognisko popędowe*, zyskanoby nieskończenie korzystne wypadki. Te same indywidua mogłyby się zajmować pracą rolną i pracą przemysłową, stosownie do potrzeb targowiska. W zimie ręce zajęte byłyby w warsztatach; w lecie wyciągnęłyby w pola i łatwo byłoby mieć zawsze dosyć robocizny do żniwa i zwózki. Mielibyśmy przeto pracę zmieniającą się kolejno, przed ponętną pracą jaką nam w lepszych czasach obiecano. Niezadługo nawet, pewni tego jesteśmy, uważać będą rozległe szopy ze szklanemi dachami, opalane, przewietrzane, oczyszczane, jako niezbędny dodatek do suszenia zboża i siana w czasie deszczu zebranego. Zeszłego roku podobne szopy byłyby darem nieba.

Do téj pory traktowaliśmy kwestję dróg atmosferycznych, w stosunkach z produkcją i skromnym dobrym bytem osady małych kapitalistów. Sądzimy że dla klas bogatych mają one większe jeszcze przynęty i dary. Na zdrowém i wesołem miejscu—przypuśćmy tu Epsomskie błonia—zbudowalibyśmy ogrodzenie szklanne z takimże dachem, któreby służyło za ogród zimowy i przechadzkę mieszkańcom miast sąsiednich. Byłoby to urzeczywistnieniem najbujniejszych marzeń starych poetów: wieczna wiosna z wiecznemi kwiaty, jakoteż owoce i jarzyny wieczne. Za pomnożeniem się ludności łatwoby dodać do tego zakładu bibljotekę, czytelnię a nawet teatr; ale w każdym razie machiny parowe służyć by musiały do przewietrzania, oświecania, oczyszczania. Nagromadzenie tylu zasobów na punkt jeden zniżyłoby do bardzo małéj stopy wszystkie koszta przyjemności i zabawy, wszystkie zbytki jakie znajdujemy w pałacach najbogatszych magnatów angielskich Możnaby nawet w ludnych okręgach przewyższyć lśniący przepych Chatsworthu.

Widoczna rzecz że w takim stanie rzeczy, droga okolona byłaby w całéj rozciągłości, mnogiemi mieszkaniami, ściągnionemi łatwością dostawania ciągle wody i paliwa. Wtedy mieszkańcy mogliby płacić dyrektorom linji roczny podatek i mieć przystęp każdoczesny.

Jedyny zarzut jaki temu przez nas zeszkicowanemu plano-

wi uczynić by można, jest to, że nowy a ta wada da się zawsze poprawić. A nasz projekt tylko co do całości nowy. Szczegóły jego znane i znaleźć je można w tysiacznych miejscach i okolicznościach. Zgromadziliśmy tylko aby massą działały, zwyczaje i środki teraz w odosobnieniu działające i pewni prawie jesteśmy że myśli nasze w miastach zastosować się dadzą. Niepodobna nam zresztą pojąć dla czegoby specjalny budynek nie mógł rozdzielać innym budowlom ciepła, paliwa wody, i gazu i sądzimy że ten drobny cud ziści się niezadługo.

Lecz jeżeli zasady nasze prawdziwe, dla czegóżby nie miały pójść w praktykę na nowych linjach równie jak na dawnych? Wykazaliśmy podobno że kiedyś drogi żelazne staną się bodźcem dla rolnictwa, i na wszystkie strony przecinać będą okręgi rolnicze.

Jeżeli tak jest, gdzież się podział rozum tych którzy marnują w próżnych i ohydnych walkach miljony stowarzyszonego kapitału. Na co im zgnieść współzawodnika, kiedy nazajutrz trzech nowych zapaśników walkę znów rozpocznie?

Jeżeli rzucimy okiem na kartę, nabierzemy z niéj głębokiego przekonania że każda mila oddana dawnemu trybowi cyrkulacji wkrótce zastąpioną będzie dwoma milami kolei żelaznych. A wtedy jakże się nie śmiać widząc opór przeciw linji z Londynu do Yorku prowadzony przez linję z Londynu do Birminghamu, w chwili może kiedy w ich obliczu tworzy się trzecie przedsięwzięcie? Ale powtarzamy to raz setny, minął czas tych śmieszności! Skoro kraj literalnie mówiąc linjami pokryty zostanie, krzyżującemi się na wszystkie strony i wiążącemi jak oczka sieci olbrzymiéj, podróżnik będzie mógł wybierać i naturalnie obierze najoszczędniejszą. Żadna koalicja ani zlanie się przeszkodzić temu nie zdoła, bo zlanie się możliwe jest dwóch linij, ale między dwudziestoma nastąpić nie może.

Radzilibyśmy przeto dyrektorom i właścicielom kolei żelaznych aby zmniejszyli koszta exploatacji i mieli zawsze na widoku dobro ogólne oznaczając na 5 procent korzyści jakie wyciągnąć powinni od wyłożonego kapitału a na 15 procent korzyści od funduszu obrotowego. Wszelki inny system skończyć się musi na dwóch rzeczach: konkurencji i ruinie.

Ogólny system kolei żelaznych angielskich, nowy przecież krok uczynił i cieszymy się z tego na interes publiczny bacząc. Postanowiono złączyć ze sobą linje biegnące na północ i na południe Tamizy, a co godniejsze uwagi, rozmaite kompanje ku wykonaniu tego planu zawiązane, mają zamiar zjednoczyć swoje siły aby niewyczerpywać swojego budżetu na korzyść wielkiéj konfraternji adwokatów, obrońców, doradców, sędziów; — dając przeto ulgę akcjonarjuszom swoim i zmordowanym członkom parlamentowych komitetów. Tu więcéj niż gdziekolwiek spór kompanij byłby dowodem szaleństwa, potwórną niedorzecznością; bo sfera działalności na którą się puszczają ogromna jest i dotąd nietknięta. I tak będą miały najprzód za żywioły przyszłéj exploatacji swojéj przewóz podróżników z północy na południe i z zachodu na wschód, następnie towarów, powozów, przedmiotów na miejscową i codzienną konsumcję. Niepodobna nawet cenić mniéj jak na dwa tysiące tonnów wagę pokarmów wprowadzanych codzień do Londynu, a to nie licząc płynów i paliwa. Ta zaś ogromna massa podróżnych, towarów, przedmiotów konsumcyjnych, cyrkuluje obecnie po mieście za pomocą zwierzęcéj siły, czy to ludzi czy koni. Tak więc koleje żelazne wysadzają ludzi i towary u bram wielkiego miasta: statki prowadzą je po powierzchni rzek i kanałów, ale co do wewnętrznego ich rozdziału trzymamy się jeszcze starożytnego zwyczaju wozów przez konie ciągnionych—zawalających przeto nasze ulice, opóźniających interesa, niszczących w większéj części korzyści jakie drogi żelazne sprawiają łącząc ze sobą oddalone punkta. Dzięki temu zwyczajowi, potrzebie wożenia i bezprzestannego ładowania i zrzucania towarów, drogi żelazne stały się tylko na wielkie odległości korzystne. Ogrodnicy i rybacy z Greenwich i Deptfordtu tym sposobem wyłączeni są od korzyści szybkiéj kommunikacji, na wielką szkodę ludności Londynu i targu w Covent Garden.

Trzy czy cztery kompanje przedstawiły więc plan zbudowania kolei żelaznéj biegnącéj po lewéj stronie Tamizy, i łączącéj wschód z zachodem Londynu. Do téj linji któraby poczynała się na targu Hungerford i szła po nad brzegiem rzeki aż do grobli Swiętego Pawła, proponowano dołączyć linję Brightonu, Doveru, Croydonu i Greenwichu, za pomocą nowego mostu przechodzącego rzekę w tém miejscu. Od tego mostu szłaby ulica prowadząca prosto do katedry Swiętego Pawła, i tak wybita aby odtąd amatorowie mogli przyglądać się południowemu jéj frontonowi, bez doznania zawrotu głowy. Od tegoż mostu ku wschodowi proponują wybić nową ulicę zbudowaną w kolosalnych rozmiarach, mającą w środku drogociąg na którym by szła kolej żelazna. Ulica ta idąc na południe Pomnika, kościoła Swietego Dunstana, minęłaby od Północy zabudowania komory celnéj, a zgiąwszy się napowrót dla okrążenia Toweru (Wieży), połączyłaby się z drogą żelazną Blackwallską. Tym sposobem i przez linję które połączą Blackwallu drogę z kolejami żelaznemi Północnych i Wschodnich hrabstw i z morzem, przez projektowaną drogę Południowego Essexu, Charingcross stanie prawie nad brzegami morza, gdyż nie będzie potrzeba więcéj nad półtoréj godziny do przebieżenia téj nieprzerwanéj już drogi. Plan ten zaleca się tém, że uposaży Londyn w prawdziwy port morski, którego wartość handlowa przewyższy nawet tak przechwalone cuda Birkenheadu.

Ale tyle usiłowań i postępów niebyłyby dostateczne gdyby w samo serce miasta nie wprowadzono nowych kommunikacyj. Ulica łączyć mająca drogę Blakwallu z Tamizą i służyć za łożysko środkowéj kolei żelaznéj, zdaje nam się wzorem wedle którego trzebaby jak najspieszniéj połączyć linję z Londynu do Birminghanu, Yorkską, Manchesterską - i tyle innych, z drogą po prawym brzegu idącą. Farringdon-street najlepiéjby przypadła do wykonania tego planu, a bez żadnej ważnéj trudności możnaby z nią połączyć drogę żelazną Great-Western, za pomocą drogociągu przechodzącego Edgeware-road, Oxford-street, Regent-street i inne szerokie ulice. Wszystkie rynki Londynu miałyby swoje drogociągi dodatkowe, po których obiegałyby ogromne dowozy żywności miasta, któreby wtedy brano z miejsc produkcji i składano w środkach konsumcji. Te same sposoby zastosowane być by mogły do rozwozu węgli i innych towarów.

Wypadkiem cyrkulacji tak silnie powiązanéj z linjami okręgów od Londynu najodleglejszych, byłoby przeobrażenie stopniowe téj olbrzymiéj metropolji w gród pałaców, przez wychodztwo rękodzielni i robotników. Skoro zaś do tego przeczyszczenia ludności, dodane będzie użycie paliwa stosownie przygotowanego, i utworzenie wielkich stowarzyszeń do rozdawania na wszystkie strony wody, gazu, i do rozprowadzania po żyłach grodu łagodnego i równego ciepła, Londyn będzie mógł być uważany jako arcydzieło organizacji materjalnéj, jako ziemia klassyczna wygody. W istocie nadaném by mu zostało wraz z czystém powietrzem, zdrowie i siła, łaźniami ochędóstwo, potokami gazu czarodziejskie światło, a ciepłem wegetacja podrównikowéj podobna.

Ale możeby kupcy i inni mieszkańcy ulic przeciętych drogociągami, naprzykład mieszkańcy ulicy Oxfordu, sprzeciwiali się wykonaniu tego planu. Odpowiemy na ich zarzuty i odpowiedź naszą usprawiedliwimy szczegółowym przykładem.

Potrzeby cyrkulacji wskazują konieczność założenia kolei żelaznéj między Great-Western i Charing-Cross. Ta kolej przecięłaby Oxford street w całéj długości, idąc po pięknym żelaznym drogociągu, leżącym tam gdzie dzisiaj znajduje się stanowisko powozów do najęcia. Urządzonoby przystanki co ćwierć mili (370 metrów). Drogociąg ten wolny zupełnie od kurzu, dymu i przykrego turkotu jaki dziś po ulicach panuje, pełniłby zupełnie służbę teraźniejszych omnibusów, oszczędziłby ogromne summy dziś wydawane na czyszczenie ulic, na brukowanie, i nieprzeszkadzałby wcale biegowi pojazdów, rozkłado-

wi światła i innym rzeczom magazynom potrzebnym. Jeżeliby kupcy zaślepieni niewiadomością i zwierzęcym popędem egoizmu, opierali się zaprowadzeniu téj linji, jak rozsadni mieszkańcy Northamptonu drodze żelaznéj która przez ich miasto przechodzić miała, wyniknie ztąd to tylko, że wybitą zostanie nowa ulica równoległa od Oxford-street i ciągnąca się aż do Trafalgar Square. Ta nowa droga stanie się handlową, wnet wartością przejdzie i zgniecie Oxford-street: — a tak siła rzeczy zastąpi miejsce odrzuconéj siły argumentów.

To co idzie posłuży nam na zakończenie względem obecnego stanu naszych dróg żelaznych; lecz ażeby w kilku słowach zebrać kwestję, wyliczymy treściwie zasady nasze. Powiemy więc:

1. Że drogi żelazne będąc oszczędniejszym środkiem komunikacji od dróg zwyczajnych będą musiały ciągle i koniecznie się rozszerzać:

2. Że korzystném byłoby przerobić obecne drogi na koleje żelazne, a nawet pobudować linje szczegółowe mające zostać ogniskiem licznych rękodzielni, rozległych zakładów rolniczych, przez zastosowanie pary do nieskończonego mnóstwa przemysłów:

3. Że te nowe linje możeby nieodpowiadały całkowicie potrzebom bezpośredniej i szybkiéj cyrkulacji, ale zawsze byłyby nieocenione przedstawiając publiczności sposobność uchronienia się od niezmiernie wysokich cen kompanij:

4. Że żaden system oporu, czy odosobniony, czy zjednoczony, niezdołałby utrzymać monopolu w obliczu tych niezliczonych kolei któreby czerpały w ludnościach na brzegi swoje nagromadzonych, a nawet zewnątrz wszelkiego handlu zewnętrznego dostateczne zasoby do utrzymania się i kwitnienia.

5. Że więc niedorzecznością jest marnować w próżnych sporach summy któreby można tak użytecznie obrócić na ulepszenie przewozów i zniżenie opłat:

6. Że aby nie przesadzać wartości dróg żelaznych a tém samém nie przesadzać korekurencji, trzeba wziąść za granicę ocenień, wydatki jakieby spowodowało nabycie drogi i łożyska drogi. [Codo materjału, musiałby on wydawać 10 lub 15 procent, bo wszelki mniejszy dochód nie wynadgradzałby przedsięwzięcia które wymaga zręczność i doświadczenia:

7. Żeby bezpośredniéj tego celu dosięgnąć, trzebaby zaraz porozumieć się względem teraźniejszego oporu konwojów i względem siły pociągowéj jakiéj wymagają na szynach i na drodze, co prowadzi do urządzenia linij doświadczalnych i do prób ważnych:

8. Że użyteczném byłoby zamienić sale stacyjne i embarkaderowe na magazyny i bazary, w którychby przedawano wszystkie a rozmaite towary nie mające wielkiéj objętości ani wagi. Rozumie się, że te bazary byłyby naturalnym targiem dla wszystkich przedmiotów wyrobionych w rękodzielniach nad brzegiem linji leżących.

Jeżeli nieurodzaje nie opóźnią zapędu naszéj pomyślności, w roku 1850 może nie ujrzemy już w Anglji użycia siły zwierzęcéj jako motora, a przynajmniéj jako środka do wydawania dochodu za przewóz ludzi i towarów. Każda wieś nowa, każda ulica, każdy folwark opatrzonym będzie w drogę żelazną: użycie machin stojących wprowadzone będzie do mnóstwa działań, i tak będzie łatwo zastosowywać je chwilowo do potrzeby ciągnienia, jak używa się strumienia gazu do oświecania mieszkań naszych.

Zresztą zadanie nieogranicza się tu na obsłużeniu dróg kommunikacyjnych. Jest jeden sposób z którego by rolnictwo angielskie ogromne zyskało korzyści a który podobno nie zajął jeszcze umysłu naszych wynalazców. To ztąd zapewne pochodzi, że chemicy nasi nie są mechanikami, a mechanicy chemikami: ale to rzecz pewna żeśmy niesłyszeli ani widzieli żeby go kto przedstawiał, a może nawet krzyknięcie żeśmy marzyciele czytając nas. Rzecz się zaś ma jak następuje:

Wnosimy aby wprowadzić pod grunt ciepło sztuczne, mające utrzymywać albo tworzyć temperaturę właściwą do rośnięcia i rozwijania roślin, a to za pomocą kanałów metalowych lub z gliny palonéj, rozchodzących się na wszystkie strony w łonie ziemi i rozdzielających w niéj parę, powietrze lub ciepłą wodę. Te rury mieścić by trzeba na cztery lub pięć stóp głęboko. Prócz tego wnosilibyśmy aby wpuszczać w grunta podobnymże sposobem gazy upładniające, jak amonjakowy i węglowy, tak żeby ciepło i gazy podnosiły się ciągle ku powierzchni i wciągane były od korzeni roślin.

Według obliczeń naszych, dwa tonny węgla wystarczyłyby na obfite napojenie rozległości jednego akru, ciepłem trawom potrzebném, a możnaby otrzymać węgiel po 8 szylingów (16 zł. za 20 centnarów) z kolei żelaznych. Na kolejach atmosferycznych machiny parowe stojące dostarczałyby pary i gorącéj wody, i niedaleko jesteśmy od czasów, w których szyny przerzynać będą bruzdami powierzchnię pól naszych i posłużą do poruszania bron walcowatych które drzeć będą ziemię idąc za popędem siły stojacéj machiny parowéj. Zresztą sztuczne ocieplanie pod gruntem nie jest już teorytyczną spekulacją. W niektórych miejscach Niemiec, ciepło rozwijane przez palenie się kopalni węgla kamiennego wciska się w ziemię, podnosi ku powierzchni i wystarcza do topienia śniegu i utrzymania roślinności podczas zimy.

Professor Liebig powiedział:

„Zwiększenie lub osłabienie siły żywotnéj roślin zawisło jedynie od ciepła i światła słonecznego,—dwóch dobrodziejstw któremi wedle woli rozrządzać nie możemy. Możemy tylko w miejsce ich wprowadzać substancje dosyć do nich podobne, za pomocą zdolności właściwych organom rośliny.... Ale na wiosnę, i w chwili kiedy ciepło słoneczne przenika w grunt, szparag rzuca się silnemi łodygami które kilka stóp dojść mogą, bez działania światła... Rośliny wymagają światła, a nawet światła słonecznego, ale niepotrzeba aby promienie słońca bezpośrednio na nie działały.“

Nie wątpimy zatém że za pomocą naszego postępowania można przyspieszyć rośnięcie roślin, zachowywać podczas zimy łagodną zieloność w ogrodach i utrzymywać przez rok cały dostateczną ilość jarzyn i paszy. A przy tém wszystkiém obejść się można bez promieni letniego słońca. Jedyném zadaniem byłaby tu kwestja pieniężna: szłoby o oznaczenie ile by kosztowało założenie rur pod gruntem. Jestto przedmiot godny zająć uwagę naszych rolników i gospodarzy: przedmiot dotykający zarazem dobrego bytu ubogiego i wyszukanych uciech bogacza. A skoro grunt nasz zostanie osuszony i nawodniony, ogrzewany i odwilżany sztucznie, kiedy wpojemy w niego według woli mierzwy płynne i gazowe, kiedy go uprawiemy potężnemi i udoskonalonemi machinami, wtedy, ale dopiero wtedy powiedzieć będziemy mogli, żeśmy zdobyli ziemię a przynajmniéj część kuli ziemskiéj.

---

sady dla chodujących owce, prawdziwe wykaże korzyści przez zastósowanie tychże w gałęzi chowu owiec, jako wiadomości wspartych długoletnié doświadczeniem i dokładną w tym względzie nauką, téj bowiem ściste zastósowanie przy staranności jedynie zapewnić zdołają właścicielom owiec korzyści, jeżeli kierować będa należycie chów podług „Przewodnika“ którego konieczność nabycia dla każdego jest niezbędną, i jako w zupełnie nowym rodzaju pisma w istotnéj zasłudze uznania właściwego celu godne.

WIADOMOŚCI HANDLOWE.

ZBOŻE.

Gdańsk 9 kwietnia. Targ zb żowy tutejszy zawsze jeszcze mało jest ożywiony czemu nawet i dziwić się nie można, bo z zagranicy nie odbieramy najmniejszéj zachęty do jakchkolwiek obrotów i interesów, a pogoda nadzwyczajnie jest piękna, że wegetacja tak daleko postąpiła jak zwykle dopiero w miesiacu maju następuje; zimowe przeto zasiewy mają nadzwyczaj piękne wejrzenie i rachować można na wczesne zbiory; te zaś okoliczuości zamykają drogę wszelkiéj spekulacji. Wystawioném było na sprzedaż w tym tygodniu 211 1/3 łaszta pszenicy, 242 łaszty żyta, 35 i pół łasz. grochu, 6 łasz. wyki 1 2/3 łasz. rzepaku, z tego przedano; 81 łaszt pszenicy 192 łasz. żyta 4 5/6 łasz. grochu po następujących cenach; Pszenicy 11 i pół łasz. 129—130 funtowéj po 490 fl. (35 zł. gr. 15 korzec) 8 łasz. 131 fun. po 480 fl. 10 łasz. 128 fun. po 470 fl 11 łasz. 130 funtowéj po 440 fl. 41 łasz. 128—130 fun. po niewiadoméj cenie. Żyta 10 łasz 123 fun. po 347 flor. (25 zł. gr. 19 za korzec) 63 łaszty 122—123 funtowego po 345 flor. 119 łasztów 120—124 fun. po 343 flor. Grochu 3 łaszty po 300 flor.

Na rynku miejskim płacono za pszenicę 122—136 funtową 60 do 88 sr. gr. Żyto 118 -126 funtowe 50 do 58 sr. gr. Jęczmień 4ro rzędowy 35 do 43 sr. gr. 2 rzędowy 38 do 45 sr gr. Owies 28 do 32 sr. gr. za szefel. Okowita 16 do 16 i pół tal. za 120 kwart 80 pCt. Fr.

Szczecin 8 kwietnia. Pszenicy od poniedziałku nic a nic niekupiono, i w ogólności słabo się ona trzyma. Żółta i czerwona 127--130 funtowa Uckerm. i Marchyjska jest po 68 do 70 talarów. pstra 126--128 funtów Polska po 65 do 67 tal. i nabyć ją łatwo. Żyto spadło o półtora talara, na miejscu po 46—47 tal: dostać go można, na dostawy wiosenne kupiono go na ostatku po 46 tal. a teraz znowu nikt się o nie niedopytuje. Jęczmień niezmienił się w cenie, 105—106 funtowy Oderbruchski, i 106--108 funtowy Pomerański po 35 i pół do 36 tal. na targu. Owies znowu teraz staniał. Pomerański po 28 i pół do 29 tal. Oderbruchski i inny po 27 do 28 tal. sprzedają. Grochy tak jak ostatnim razem doniesiono. Ceny zboża są następujące na rynku: Pszenica 60 61 talarów Żyto 46 do 48 Jęczmień 34 do 36. Owies 26 do 28. Groch 44—48 tal. za wespel. Na dostawę kupować teraz można rzepak zimowy po 62 tal. Nie widać już teraz wcale na targu zeszłorocznego zimowego i letniego rzepaku. Siemie lniane po 40 do 53 talarów wedle dobroci. Koniczyny bez pokupu

Londyn 4 kwietnia. Wyjąwszy ciągłe dopytywanie się o mais dla Irlandji, które otrzymywało (gatunki z morza Śródziemnego) 33 do 34 szyl. za kwarter wraz z frachtem i składowem, a 32 do 34 szyl. za kwarter tu na miejscu, we wszystkich innych gatunkach zboża bardzo m łe zrobiono interesa. Część pozostałéj od targu zeszło poniedziałkowego pszenicy z hrabstwa Kent przywiezionej, późno wieczór jeszcze sprzedaną nie była; oclona i nieoclona pszenica także mało były poszukiwane, i niesłyszeliśmy wcale aby z okrętów jakie ładunki zakupywano. Wartość jęczmienia, i Grochów wszelkiego rodzaju niezmieniła się. Interesa owsem idą bardzo opieszale i ceny jego spadły.

Londyńskie ceny przecięciowe: Pszenica 60 szyl. 2 pens. kwarter (48 zł. korzec) Jęczmień 32 szyl. 5 pens. Owies 32 sz. 6 pens. Żyto 35 szyl. 5 pens. Groch 33 szyl 10 pens kwarter.

Ogólne ceny przecięciowe z ostatnich sześciu tygodni: Pszenica 54 szyl. 20 pens. kwarter (43 zł. gr. 2 korzec) Jęczmień 29 szyl. 8 pens. Owies 21 szyl. 9 pens. Żyto 33 szyl. 7 pens. Grochy 34 szyl 9 pens. za kwarter.

Srednia Cena żywności.

Na ostatnich targach warszawskich i pragskich, płacono za korzec 4 ćwierciowy żyta rub. sr. 3 kop. 92; pszenicy rs. 5 kop. 58; grochu polnego rub. sr. 4 kop. 20; grochu cukrowego rub. sr. —, kop ; fasoli rs. 7 kop. 27; gryki r. sr. 2 kop. 85 jęczmienia rub. sr. 3 kop. 22 owsa rs. 2 kop. 18; m ki pszennéj przedniéj rs. — kop. —; ordynaryjnéj korzec 6 ćwierciowy rs. 7 k. 93; żytniéj pytlowéj rs. 5 kop. 29 za korzec 4 ćwier. mąki gryczanéj rubli srebr. kop. — kaszy gryczanéj zwyczajnéj rs 6 k. 58; kaszy jaglanéj rs. 8 k. 45 kaszy gryczanéj drobnéj rs. 12 kop. 59 kaszy jęczm. perłowéj rs. 10 kop. 90; kaszy jęczmiennéj ordynarnéj rs. 5 kop. 6; siana centnar 100 f. kop. 49; słomy centnar kop. 27; siana fura jednokonna rs. 1 k. 95 do rs. 3 kop. 60; parokonna od rs. 4 k. 35 do 5 k. 25; słomy fura zwyczajna rs. 1 k. 35 do rs. 1 k. 95; sążeń drzewa sosnowego rs. 7 k. 44; wół dobry od rs. 37—60, k. 75 wół średni od r. s. 28—36, k. — lichy 19 do 27; cielę od rs. 1 k. 50 do r. 3 k: 45; baran rs — k. — wieprz dobry od rs. 13—18; średni od 10; do 12; lichy od 6—9; masła funt kop. 18; słoniny funt kop. 11 kartofli korzec rub. srebr. 1 kop. 24; okowity garniec kop 91 szumówki kop. 55.

KURS GIEŁDY WARSZAWSKIÉJ.

Dnia 14 Kwietnia 1846 roku.		żądają R. s.	k	dają R. s.	k.
1. WEXLE.					
Berlin 100 talarów	2 M.	93	60	—	—
Gdańsk 100 talarów	2 M.	93	15	92	85
Hamburg 300 m. k.	2 M.	141	30	—	—
Londyn funt sterlin.	3 M.		—	6	42
Lipsk 100 talarów	2 M.	—	—	—	—
Moskwa 100 rub. sr.	1 M.	100	—	99	50
Petersburg ditto.	1 M.	—	—	—	—
Paryż 300 franków	2 M.	75	45	75	—
Wiedeń 150 złr.	2 M.	96	45	—	—
Wrocław 100 talar.	2 M.	—	—	—	—
2. MONETY.					
Rossyjskie Imperjały		—	—	—	—
Holendr. dukaty nowe		—	—	—	—
ditto stare ważne		—	—	—	—
Frydrychsdory Pruskie		—	—	—	—
Rossyjskie assygnaty		—	—	—	—
Austryjackie bilety bankowe za 150 złr.		—	—	—	—
3. PAPIERY.					
Obligi Skarbowe za 100 Rs.		—	—	—	—
„ „ „ 4% za 100 r. s.		—	—	—	—
Listy zastawne białe daw. bez kup. (*)		—	—	—	—
„ „ nowe za 100		14	78	14	76
Obligacje udziałowe na 300 złp.		—	—	—	—
Obligacje czastkowe na 500 złp.		—	—	—	—
Certyfikaty Banku lit. B na 200 złp.		—	—	—	—
Serje wylosow. lit na złp —		—	—	—	—
Dowody Kom Centr. Likwidac. za 100 złp.		3	—	—	—

(*) Wartość kuponu kop. 18 1/2